

FAUSTO CERETI
(Presidente della Alitalia S.p.A. – Roma)

IL PORTO COME PIATTAFORMA LOGISTICA: LO SCAMBIO INTERMODALE CON IL TRASPORTO AEREO

Prima di entrare nel merito del tema specifico del porto come piattaforma intermodale, piattaforma logistica dove si sviluppano valori aggiunti per l'economia locale e per l'economia del Paese, vorrei fare qualche considerazione generale sul come si debbano sviluppare e considerare i trasporti nell'epoca moderna, perché qui ormai ogni 5, 10 anni cambiano le condizioni.

Credo che una delle cose che è stata messa bene in evidenza dall'intervento che mi ha preceduto è che, nei 2000 anni di cultura giuridica che questo Paese vanta, ormai si è creata una complessità di regolamentazioni, una capacità di fare e disfare da parte di tutto il sistema (la magistratura, i TAR, i vari organismi), che rendono molto difficile l'attività della pubblica amministrazione nella realizzazione di opere. E io penso che questo sia un fatto quasi naturale: quando cresce l'economia, lo Stato all'inizio incentiva le attività. Se, ad esempio, c'è poco traffico aereo, promuove la nascita di una compagnia aerea e le affida l'incarico, quasi il monopolio. Questo è successo in tutto il mondo. Appena però il traffico cresce sufficientemente, deve favorire la competizione e pertanto ritirarsi, perché lo Stato, per definizione, si muove solo entro i confini del monopolio. Però fa molta fatica a frenare le spinte protezionistiche che nascono negli enti, nelle società o negli strumenti di cui dispone. È necessario pertanto che in un certo momento lo Stato si limiti a fare poche regole e a passare dalla funzione di operatore-gestore alla funzione di mero regolamentatore. Nella gestione degli aeroporti è stata fatta una certa confusione tra chi gestisce l'aeroporto e

l'autorità che dovrebbe limitarsi a regolamentare. L'aeroporto viene appaltato ad un soggetto che lo gestisce, permettendo però la concorrenza agli altri, con delle complicazioni incredibili su come si deve stabilire poi la remunerazione di questo soggetto nella sua duplice funzione di pubblica autorità (perché ha il mandato dal Ministero di gestire l'aeroporto) e di gestore. Sarà compito delle future amministrazioni, dei futuri politici di riuscire a risolvere questo problema, speriamo in tempi brevi. Occorre affrontare il problema della semplificazione della presenza dello Stato, problema che da noi è fortissimo, ma che esiste un po' in tutto il mondo.

Vorrei passare ad una seconda considerazione che riguarda quanto diceva l'onorevole Tesini sul problema del Piano dei trasporti.

In Italia non è stata realizzata una vera politica industriale: in realtà politiche industriali se ne sono sempre fatte poche, perché si crede troppo nella priorità della politica.

Il Piano dei trasporti soffre di questa situazione. Soffre del fatto che in Italia esiste una congestione del traffico che rischia di portare alla paralisi. Basta viaggiare sulla tangenziale di Milano per rendersi conto che non siamo molto lontani dalla paralisi. Non parliamo poi del famoso raccordo di Mestre che rende un percorso di tre ore una variabile sconosciuta, che può arrivare a 5, 6, 12 ore. E questo dimostra che in Italia non è mai esistita una vera politica industriale. La politica industriale oggi è gestita, ad esempio, dagli imprenditori veneti che, avendo visto che nella loro Regione si sta "stretti", stanno pensando di spostarsi, di portare le produzioni in altri Paesi ed hanno interesse anche per una linea aerea. Le strade sono insufficienti. Giustamente gli industriali del Nord-est o del Nord-ovest si lamentano di quello di cui gli industriali del Sud si sono sempre lamentati: siamo lontani dai mercati europei. Gli industriali del Sud sono lontani per motivi geografici. La congestione del traffico nel Nord Italia fa sì che non sia più uno svantaggio avere lo stabilimento in Puglia, perché da lì è possibile raggiungere Trieste e poi, da Trieste, l'Europa centrale.

Ma ricordo che proprio al convegno sui trasporti, sul famoso asse Adriatico, a Trieste, circa un 6/7 anni fa, il dott. Ponzellini, vi-

ce presidente della Bei, diceva: “Voi parlate tanto dell’asse trasversale ferroviario verso l’Est Europeo, ma avete considerato che tutta l’economia da Trieste fino a Mosca vale meno dell’economia della Baviera? Allora invece di fare una ferrovia Trieste-Lubiana per arrivare sino a Mosca, non sarebbe meglio fare una ferrovia verso la Baviera che costa molto meno, è molto più breve anche se ci sono trafori?”.

Allora io credo che dobbiamo porci questa domanda: perché vogliamo fare dei trasporti in Italia? Qual è l’obiettivo dei trasporti? L’Italia, come è stato detto più volte, è molto privilegiata dal punto di vista geografico perché è un grande centro di smistamento dall’Europa verso il Mediterraneo, oppure può essere una via alternativa per i trasferimenti dall’Europa Occidentale alla Valle del Danubio. Però noi dobbiamo chiederci quale sia il vantaggio, quale sia il valore aggiunto per il Paese se il trasporto si riduce semplicemente a un interscambio.

Io credo che il valore economico dei trasporti, il valore aggiunto del trasporto per il Paese, nasca dal lavoro, dall’attività economica che rimane nel Paese a causa di questo flusso di trasporti. Questa ricaduta dell’attività economica sul territorio può avvenire per tanti motivi.

Tipico è stato lo sviluppo della Fiat, il più grosso gruppo industriale italiano, che per molto tempo ha prodotto tutto in Italia ed ha fatto opere grandiose. Il porto di Voltri o quello di Savona sono nati essenzialmente proprio per merito di questa attività, cioè il trasporto dei beni dal luogo di produzione verso l’estero. In Italia è nata una compagnia di navigazione che è diventata grande, la Grimaldi, proprio spostando automobili da un Paese all’altro ed è riuscita ad organizzarsi in modo che le sue navi viaggino sempre piene: vuol dire che i vari Paesi si scambiano queste merci. Ma evidentemente la produzione semplice non dà valore aggiunto sufficiente. L’Italia importa quasi tante macchine quante ne esporta, sempre via mare.

Non si può pensare che ciascun Paese debba avere la sua fabbrica. Questo è un sistema che ha raggiunto i suoi limiti e anzi, con l’attuale suddivisione del lavoro, finirà col rendere sempre di meno.

Poi c'è il "trasporto più trasformazione". Io trasporto le cose, però nel momento in cui mi arrivano faccio delle trasformazioni, aggiungo del valore. Questo è un altro modo di operare che mi farebbe privilegiare l'asse Nord-Sud, perché se le merci arrivano in Sicilia, escono al Brennero e c'è tanto spazio per fare delle trasformazioni, per realizzare delle fabbriche in zone non ancora congestionate. Mentre, per esempio, lungo la direttrice Reno-Danubio penso che ci sia poco da aggiungere, sia perché le due economie, quella francese, da una parte, e quella tedesca, dall'altra, sono abbastanza simili a quella italiana, capaci di realizzare le cose, e sia perché, in effetti, nel Nord Italia, non c'è molto spazio per aggiungere nuove industrie.

Poi c'è un altro campo di attività: il turismo culturale, quello di pura vacanza, e quello termale, per la salute. Tutto questo è trasporto di persone per terra, per mare e per cielo con una forte ricaduta sui territori per i consumi. Adesso si sta diffondendo anche una nuova forma di turismo, che è quello dello *shopping* (si pensi ai giapponesi che vengono in Italia soprattutto per fare acquisti di qualsiasi cosa, ma soprattutto di prodotti dell'industria italiana del lusso).

In America o in Germania organizzano dei giri turistici per assaggiare dei vini e credo che la Sicilia, da questo punto di vista, possa avere una buona possibilità se realizza delle cantine sociali. Sulla base di queste considerazioni vanno fatte delle scelte di politica economica, attraverso la collaborazione dei Ministeri delle attività economiche, delle attività operative e produttive, dei trasporti e dell'economia e anche dell'ambiente.

Voglio citare a questo proposito uno studio che è stato presentato dalla Comunità Europea sullo sviluppo delle coste del Mediterraneo che prevedeva un grande aumento della popolazione di tutta la fascia del Mediterraneo, da Salonicco sino al Porto di Lisbona, dovuto al fatto che c'è una tendenza per molte industrie a localizzarsi al Sud.

La legge Bassanini ha accoppiato i trasporti con le infrastrutture evidenziando un inconveniente che già si vede nelle ferrovie: le infrastrutture dei trasporti sono di solito molto costose, mentre i trasporti, invece, sono normalmente dei servizi a basso valore uni-

tario, dove si adopera molto spesso manodopera non altamente qualificata.

Credo che la realizzazione delle infrastrutture sia uno dei compiti fondamentali dello Stato, che non dovrebbe essere fatta in funzione delle pressioni, ma dovrebbe essere un servizio reso agli altri enti. Naturalmente dopo che è stato valutato l'impatto ambientale, il benessere delle popolazioni, ma in modo serio.

Allora questo discorso mi porta ad esaminare in dettaglio quello che avevo pensato di trattare come unico tema della mia relazione, cioè che cosa si può fare in un porto vicino ad un aeroporto o utilizzando le aree comuni. Il processo produttivo moderno, con l'introduzione dell'informatica, che diventerà sempre più incisiva man mano che si passerà alla vera globalizzazione dell'attività produttiva, ha fatto sorgere una duplice tendenza. Da una parte, sul versante commerciale, viene data la precedenza alla personalizzazione del prodotto: mentre un tempo valeva il famoso discorso di Ford "possono avere qualsiasi Ford purché sia nera", oggi l'impianto di Melfi della Fiat è in grado di colorare 5 macchine di seguito con 5 colori diversi in base ad un impulso elettronico che fa cambiare il getto di colore automaticamente, senza l'intervento di alcun operaio. Le macchine escono di fabbrica tutte personalizzate in modo praticamente automatico, però cresce sempre di più la richiesta di personalizzare ulteriormente il prodotto (si pensi per esempio a chi vuole il navigatore elettronico spaziale). Dall'altra, invece, la produzione viene spinta sempre più verso i Paesi dove la manodopera costa poco, per cui c'è una grossa concentrazione delle fasi di produzione, soprattutto con riferimento alla produzione pesante, che richiede molta manodopera, dalle acciaierie ai vari montaggi meccanici.

Il fenomeno, che sta emergendo ormai chiaramente e che emergerà sempre di più, è che i prodotti non vengono completati nei Paesi dove vengono inizialmente fabbricati anche perché alcune parti sono molto più costose delle altre: tipico è il caso di una macchina utensile con controllo elettronico, che pesa tonnellate e va trasportata sicuramente via mare. Se viene, per esempio, prodotta in Corea, il suo cervello elettronico, anche se realizzato in Corea, non

si può poi tenerlo in mare per un mese o diverse settimane, il che comporterebbe un costo finanziario molto elevato. La soluzione è quella di spedire per via aerea i computers e via mare le macchine utensili. Posso pensare anche ad una cosa molto più semplice: produco dei barattoli e dei contenitori artistici eleganti per vendere l'essenza di bergamotto in Paesi diversi. Laddove produco il bergamotto, faccio arrivare per via mare i contenitori e li spedisco, pieni di bergamotto, e quindi aventi un maggior valore, per via aerea nel Paese consumatore.

Questa prima forma di sviluppo intermodale è importante e richiede alcune considerazioni. Prima di tutto occorre che il porto o l'aeroporto siano vicini, perché i trasporti dall'uno all'altro incidono negativamente sul risultato economico. Inoltre occorre che ci siano delle aree industriali utilizzabili proprio nella zona. Allora, se si dovesse oggi costruire un nuovo aeroporto a Catania, faccio un esempio, ci si dovrebbe preoccupare che il nuovo aeroporto sia vicino all'area industriale di produzione. Per cui credo che, siccome per i trasporti a lunga distanza fra continenti i due mezzi fondamentali di trasporto sono l'aereo e soprattutto la nave, la sinergia massima sia fra aereo e nave. Naturalmente poi c'è il problema della distribuzione a medio raggio, che dovrà avvenire su strada o per ferrovia, per cui qui si parla di distretti industriali che siano studiati attentamente. Questo è il grande sogno di Malpensa, che però ogni tanto urta contro il fatto che non si vogliono i voli notturni, ma si vuole il distretto industriale. Per cui la Lombardia sta prendendo in considerazione di spostare eventualmente a Montichiari tutti i trasporti cargo (anche se a Montechiari il porto non è molto vicino). La prima sinergia forte tra porti e aeroporti è il completamento della produzione dei beni che servono sui mercati di influenza di questa zona.

L'altra attività comune, che ritengo importante tra porti e aeroporti, è il discorso della sinergia turistica, cioè i servizi di crociera. Anche i piccoli viaggi, i trasporti navali possono permettere la raccolta di un grande bacino di traffico: partono crociere che vanno a raccogliere i passeggeri di tutta Europa con destinazione Miami. Ma naturalmente ci vogliono delle concentrazioni sufficienti. Qual-

che tempo fa proprio in Sicilia si volevano costruire cinque o sei aeroporti. Occorre però fornire dei servizi adeguati. Io sono convinto che con due aeroporti, Catania e Palermo, la Sicilia sia più che soddisfatta per le sue necessità intercontinentali, internazionali. Poi c'è il turismo a terra, ma tutto questo va pianificato secondo una dimensione adeguata. L'intermodalità turistica via mare può avere degli aspetti quasi minori, ma anche significativi: si comincia a pensare che ci si può muovere anche per acqua. Il fatto che a Venezia per il percorso dall'aeroporto alla città sia stato messo in servizio un vaporetto è estremamente positivo: adesso c'è una linea fissa di vaporetti. Ricordo, per aver abitato per tanto tempo a Napoli, che si è sempre proposto di fare delle linee marittime al posto degli autobus, che andassero da Mergellina a Pozzuoli e che probabilmente avrebbero finito con l'essere più veloci dei sistemi via terra. Queste cose però richiedono una normativa adeguata e tutto un sistema adeguato, cioè una normativa che veramente elimini vincoli, riduca al minimo le autorizzazioni necessarie.

Vorrei dare un'ultima indicazione. Nel Mediterraneo non siamo soli, non siamo i soli ad avere ambizioni di crescita ed io ogni tanto dico che fra 20 anni l'Italia avrà tre *hub* Malpensa, Fiumicino e un altro in una delle seguenti città: Catania, Bari, Malta, il Cairo o Atene. Spero sia una delle due città italiane. Se si debba puntare poi su un polo pugliese o su un polo siciliano è sicuramente un problema importante, non certo di competenza della linea aerea, ma è un problema di competenza delle autorità nazionali e delle regioni. Ma questo tema mi porterebbe a fare troppe altre considerazioni e così abuserei della vostra pazienza e cortesia.

Grazie.

STENIO RICCIO

(c.s.)

Grazie, Presidente Cereti. Do ora la parola al dottor Agostino Porretto per la sua relazione.

Prego, dottor Porretto.

